

PRONOSTIC

LANCIA HPE



Lancia HPE Volumex.

Avatar de notre production contemporaine, le "coupé break" relève d'un genre aussi atypique que marginal. Difficilement "classable", ce type de modèle s'adresse en théorie à une clientèle soucieuse de se distinguer du lot commun.

Si tous les "coupés breaks" ne véhiculent certes pas la même "image", s'il existe une incommensurable distance entre une Aston Martin DB5 "Shooting-brake" et une BMW 1600 Touring, l'esprit demeure le même. En marge des berlines trop conventionnelles et des coupés trop typés, ces modèles semblent hésiter entre deux vocations a priori antagonistes : comme s'il s'agissait pour eux de démontrer qu'on peut concilier l'inconciliable, à savoir accommoder le "hayon" utilitaire à une sauce pseudo-sportive et associer le style à l'exigence fonctionnelle. C'est cette ambiguïté fondamentale, qui fait tout le charme du "coupé

break", comme c'est elle qui en traduit toutes les limites. Dans le genre, la Lancia Beta HPE s'inscrit parmi les plus représentatives de ce concept ambivalent.

Compromis historique

Spacieuse et élégante, fonctionnelle et distinguée, cette italienne de catégorie moyenne née au milieu des années 70 a su brillamment interpréter cette formule de compromis, au point de devenir l'une des cartes maîtresses de la gamme Beta.

De la berline, ce modèle a repris l'empattement long, mais son style l'apparente davantage au coupé "trois volumes" (proposé dans la même série) dont il se veut le

proche parent tout en affirmant franchement sa différence par un traitement inédit de toute la partie arrière.

Le dessin de la carrosserie, inévitablement hybride (mais néanmoins convaincant) est dû à Pietro Castagnero et le moins qu'on puisse dire est qu'il s'est fort bien acquitté de cet exercice "imposé". De fait, le coupé Lancia HPE demeure l'un des rares modèles de cette décennie dont le design peut toujours être cité en exemple.

Authentique coupé 4 places, la Lancia HPE offre ainsi une habitabilité peu commune dans cette catégorie et le coffre modulable revendiqué pour sa part une capacité potentielle comparable à celle de bien des breaks tristement utilitaires. Lancé en 1975 (soit trois ans après la berline Beta et deux ans après le coupé "tri-corps"), ce modèle a profité dès ses débuts d'un équipement et d'une finition spécifiques, sans oublier un choix de motorisations restreint aux variantes 1600 et 1800 du 4 cylindres Fiat double

arbre (aimablement "prêté" à Lancia par son nouveau tuteur), le 1400 de base n'étant pas jugé digne des ambitions commerciales de cette version. Dès la fin de l'année 1975, une nouvelle extrapolation en 2 litres sera également proposée, qui prendra à terme la place du 1800 en haut de gamme.

Evolution

Simultanément, la Beta série 1, handicapée en après-vente par une exécutable réputation (hélas ! justifiée) de "nid à rouille" cédera sa place à une deuxième série dotée d'une structure renforcée (et mieux protégée dans ses parties internes), ainsi que d'une présentation plus raffinée révélant une qualité de fabrication en progrès.

Par la suite, les évolutions apportées à cette lignée se limiteront au traitement de certains détails stylistiques (calandre et pare-chocs, notamment) et à des remodelages successifs de la planche de bord. Fin 1981, le coupé HPE profitera d'un ultime lif-



ting censé "l'actualiser" par le biais d'un nouveau design de la grille de calandre, accompagné d'un retraitement noir mat des baguettes décoratives. Quelques mois plus tard, cette dernière série accueillera une version "Volumex" plus performante, le 2 litres récupérant dans l'opération une quinzaine de chevaux supplémentaires (135 au lieu de 120) grâce à l'adoption d'un compresseur "volumétrique". Retirée de production en 1985, après avoir été diffusée à près de 70 000 unités, la Lancia HPE n'a pas connu de descendance directe dans la gamme et l'on peut regretter l'absence d'une version comparable dans la série "Théma" (il est vrai qu'un élégant break à 5 portes figure au programme de production de cette estimable lignée).

Caractère

Originale, sinon très audacieuse, cette Lancia a laissé le souvenir d'une voiture de "caractère", en d'autres termes d'une grande routière susceptible de soutenir des moyennes élevées en toute sécurité, sans pour autant générer la monotonie au volant, l'agrément

de conduite se mesurant ici au plaisir de manier la très agréable boîte à cinq rapports, de profiter d'une direction (assistée sur la version 2 litres) aussi directe que sensible, sans oublier la bonne disponibilité du 4 cylindres double arbre, dont le timbre musical incite à monter haut dans les tours.

A tout ceci s'ajoutent une suspension efficace et douce et un système de freinage "évolué" faisant appel à quatre disques servo-assistés dont la puissance de décélération est en rapport avec l'endurance à chaud.

Très ambitieuse sur le papier, la conception technique de ce modèle s'inscrit parfaitement dans la "tradition" de la marque. Et si les performances peuvent paraître quelque peu modestes aujourd'hui, rapportées à la cylindrée, ce modèle étonne toujours à l'usage par ses capacités routières et son remarquable équilibre.

Exigences

Pour toutes ces raisons, la Lancia "HPE" mérite qu'on s'interroge sur son potentiel en collection. Par la force des choses (simple

question d'âge), ce type de modèle est voué à hanter quelque temps encore le marché de l'occasion et l'offre ne manque pas. Depuis quelques années, la cote "plancher" du modèle a tendance à se stabiliser à la lisière des 15 000 francs (cette valeur "mini" s'appliquant aux variantes 1600 en bon état général), les versions 2 litres injection postérieures à 1981 culminant à 30 000 francs environ. Plus rare et plus fantasque également, la "Volumex" fait payer assez cher à l'entretien et en consommation son surcroît de puissance et sa cote actuelle moyenne ne fait pas apparaître d'écart très significatif par rapport aux autres modèles à moteur 2 litres. A notre sens, ces valeurs ne devraient pas connaître de variations sensibles dans les deux ou trois années à venir, le choix demeurant des plus abondants sur le marché.

Abordable à l'achat, la Lancia HPE doit être considérée différemment dès lors qu'on aborde le chapitre de l'entretien. D'une manière générale, les pièces sont assez chères et le modèle souffre de quelques vices de fabrication (accessoires électriques défectueux, entre autres) qui sous-entendent une attention plus soutenue que pour d'autres modèles de cette époque. De fait, cette Lancia ne supporte guère d'être négligée à l'usage et si la mécanique se révèle plutôt endurante, le montage approximatif et la piètre qualité de certaines pièces "périphériques" ont de quoi agacer les amateurs les plus tolérants.

Préalablement à toute acquisition, mieux vaut donc demander à

consulter le carnet d'entretien (s'il existe encore) et le dossier de factures, outre un examen minutieux (et indispensable) des soubassements et des parties structurelles "névralgiques".

En termes d'agrément, la version 2 litres injection l'emporte, de loin. Au quotidien, on appréciera la richesse de son équipement, l'allant et la rondeur de son moteur et sa fiabilité en progrès par rapport aux séries antérieures. Comme toute voiture de "caractère", la Lancia HPE exige beaucoup de son propriétaire, mais elle offre beaucoup, en retour. Etes-vous prêt à suivre ?...

TECHNIQUE COUPE "HPE"

MOTEUR (AU CHOIX) :

4 cylindres 1,6 litre : 1 585 cm³ (84 x 71,5 mm) ; 100 ch DIN à 5 800 t/mn ; couple : 13,7 Mkg à 3 000 t/mn ; 1 carburateur Weber inversé.

4 cylindres 2 litres : 1 995 cm³ (84 x 90 mm) ; 119 ch DIN à 5 500 t/mn (carbu) ; 122 ch DIN à 5 500 t/mn (injection) ; 135 ch DIN à 5 600 t/mn (Volumex).

BOITE : à 5 rapports.

Traction Avant.

SUSPENSION : indépendante sur les 4 roues.

FREINS : à disque à l'avant et à l'arrière avec servo.

DIRECTION : à crémaillère (avec servo de série sur la version 2 litres).

DIMENSIONS : longueur : 4,28 m ; largeur : 1,65 m ; empattement : 2,54 m ; voies AV/AR : 1,40/1,39 m ; volume du coffre : de 300 à 1 200 DM³ selon agencement.

POIDS : 1 060 kg à vide.

PERFORMANCES :

1600 : 174 km/h ; km d.a. : 33,5 sec. env. ; consommation : 9/13 litres aux 100 env.

2000 carbu/injection : 180 km/h ; km d.a. : 31,5 sec. env. ; consommation : 10/14 litres aux 100.

2000 Volumex : + 190 km/h ; km départ arrêté : 30,5 sec. env. ; consommation : 13/16 litres aux 100.

